

Investigaciones Socio Históricas Regionales
Unidad Ejecutora en Red – CONICET
Publicación cuatrimestral
Año 2, Número 3, 2012

¡FERROCARRIL O NADA! LA LUCHA POR LA LOCOMOTORA EN COCHABAMBA, 1892-1927

RODRÍGUEZ OSTRIA, Gustavo

(Centro Cuarto Intermedio Cochabamba Bolivia)

Resumen

Los escasos estudios realizados sobre los ferrocarriles y sus impactos en Bolivia han tomado más en cuenta los proyectos de construcción, los mecanismos financieros o sus impactos sobre la actividad minera, que fue la que los impulsó y en cuyo beneficio se construyó la mayoría de ellos. Se ha descuidado, en contraste, la situación de otras regiones, que no pertenecían al circuito minero como productoras, pero que desde la época colonial, estaban ligadas a los mercados para abastecer a su población y por extensión a otras regiones del altiplano andino. Este artículo indaga la situación de Cochabamba, región agrícola, ubicada en el centro de Bolivia entre 1892 y 1927, mostrado los conflictos de sus elites agrícolas con el poder central por obtener un ferrocarril que la conectara con la región minera de Oruro.

Palabras claves: Ferrocarriles; Cochabamba; Economías regionales; Conflictos territoriales; Siglos XIX-XX

¡RAIL OR NOTHING! THE STRUGGLE FOR LOCOMOTIVE IN COCHABAMBA, 1892-1927

Abstract

The few studies on the railroads and their impacts in Bolivia have taken more account of the construction projects, financial mechanisms or their impact on mining activity, which was promoted and built for whose benefit the most. Has been neglected, in contrast, the situation in other regions, not belonging to the mining circuit as producers, but since the colonial era, were linked to the markets to feed its population and by extension to other regions of the Andean altiplano. This paper examines the situation in Cochabamba, agricultural land, located in central Bolivia between 1892 and 1927, showed the conflicts of its agricultural elites and the central government to obtain a railroad that will connect with the mining region of Oruro.

Keywords: Railways; Cochabamba; Regional economies; Territorial conflicts; XIX-XX Century

Recibido con pedido de publicación 20/03/2012
Aceptado para publicación 10/05/2012
Versión definitiva recibida 01/06/2012

La historia ferrocarrilera en Bolivia se inicia con sendos proyectos lanzados entre 1860 y 1870, por empresarios y capitalistas de la minería de la plata y del salitre, que buscaban reforzar sus vínculos con el mercado mundial. La primera línea férrea se tendió en Antofagasta en 1873, actual territorio chileno.

Concluida la Guerra del Pacifico, que involucró a Bolivia, Chile y Perú (1879-1884), Bolivia se volcó a buscar una conexión entre las minas argentíferas, que estaban elevando su producción gracias a renovaciones tecnológicas y administrativas, y la región de la Costa. En 1887 convocó a una licitación para la construcción de una vía férrea entre Oruro y Antofagasta, que finalmente, tras negociaciones y cambios de sociedad, construirá *The Antofagasta and Bolivian Railway Company Limited,* inaugurada en 1892, por el presidente Aniceto Arce, prominente empresario minero.

A principios del siglo XX, se produjo la segunda fase de la construcción ferrocarrilera que duró hasta los años 20,[1] contando con los recursos derivados de la indemnización pagada por Chile en 1904 por quedarse con el litoral boliviano y créditos externos. La fase coincidió con el reforzamiento de La Paz como centro hegemónico regional y con los postulados del "progreso" decimonónico que hacían de las líneas férreas un mecanismo civilizatorio.

Los escasos estudios realizados sobre los ferrocarriles y sus impactos en Bolivia han tomado más en cuenta los proyectos de construcción, los mecanismos financieros o sus impactos sobre la actividad minera, que fue la que los impulsó y en cuyo beneficio se construyó la mayoría de ellos. Se ha descuidado, en contraste, la situación de otras regiones, que no pertenecían al circuito minero como productoras, pero que desde la época colonial, estaban ligadas a los mercados para abastecer a su población y por extensión a otras regiones del altiplano andino. Para emendar estas omisiones, en este artículo nos proponemos indagar la situación de Cochabamba, región agrícola, ubicada en el centro de Bolivia.

Cochabamba, el granero mediterráneo

La personalidad económica de Cochabamba quedó, definida a fines del siglo XV, tras la invasión incaica y luego, medio siglo más tarde, la española, hacia 1560 (la ciudad capital se fundó dos veces, en 1571 y en 1574). Su acto primigenio, diríamos constitutivo, fue servir a otras regiones con su riqueza agrícola. En consecuencia, Cochabamba, enclavada en el corazón geográfico y económico de la Audiencia de Charcas, tenía poco comparable con el resto de las regiones Altoperuanas. Fuertemente mercantil, izada y con la mirada atenta a las fluctuaciones de precios y los cambios en la demanda minera, Cochabamba asumió para sí la imagen, en ningún aspecto exagerada, de "*granero del Alto Perú*", con la que la bautizara a principios del siglo XVII el geógrafo español Vásquez de Espinosa, rindiendo sentido tributo a los favores que ella prestaba a la supervivencia colectiva. Por otra parte, al no contar con grandes comunidades indígenas en el seno de sus tres Valles principales (Alto, Bajo y de Sacaba), salvo aquéllas reducidas por las políticas toledanas (1572), que no alcanzaban a totalizar la amenazadora presencia que sus homólogas

[1] Gómez, Luis Reinaldo. "Políticas de Transporte ferroviario en Bolivia, 1860-1940", en, Dora Cajías y otras (eds.) *La Paz, Visiones de fin de siglo: Bolivia y América Latina en el siglo XX.* La Paz, Institut français d'études andines, Spain. Embajada Bolivia, Coordinadora de Historia), 2001.

tenían en el altiplano andino, Cochabamba se desarrolló tempranamente bajo los parámetros de una economía dual, una la de la hacienda terrateniente y otra de campesinos, aunque unidas por lazos de dominación precapitalista de la segunda a la primera.[2] La pequeña propiedad se hallaba en manos de mestizos, que para fines del siglo XVIII, y a medida que se erosionaba el sistema de poder y castas, se alzaron como un serio factor de competencia mercantil frente a los tradicionales hacendados blancos.[3]

Ahora bien, no existe lamentablemente un estudio de larga duración referido al cultivo y comercialización de los cereales en Cochabamba.[4] En el caso del trigo afortunadamente algunos datos, todavía aislados, nos permiten reconstruir su importancia gravitante en la economía regional. A su manera ambos, el trigo y el maíz, con sus historias, usos y mercados diferentes, expresaban la tensión irresuelta entre la agricultura española y la andina, entre el consumo restringido y el popular, entre el circuito extra regional y el intra regional. En definitiva, entre el pan y la chicha. Desde que el Intendente Francisco de Viedma llamara en 1788 la atención sobre la enorme cantidad de maíz -200.000 fanegadas- usadas para elaborar localmente el áureo licor, ningún otro dato posterior desmentirá la importancia del complejo maíz-chicha en la economía regional. En 1836, por ejemplo, se sumó la producción de maíz en 109.626 fanegadas, mientras que la de trigo alcanzaba a 71.000.[5] José María Dalence, en el primer recuento estadístico nacional implementado en 1846 dio igualmente por sentado este predominio maicero. Tres décadas más tarde (1878) el balance fue nuevamente favorable para el maíz con *150.000* fanegadas contra 75.000 de trigo.[6] En 1896, nuevamente se confirmó esta diferencia.[7] Sin duda, se trata de cálculos brutos, sin base estadística, pero irrefutables, eso sí, en cuanto al mayor peso del maíz en la economía agrícola regional.[8]

Para nuestros fines conviene precisar el uso y circulación de ambos cereales. Tomemos datos *cirea* a 1878, un año antes del conflicto bélico con Chile y, por

---

[2] Existían, además, bolsones de comunidades indígenas en las ricas tierras Valle Bajo (Sipa Sipa, Paso y Tiquipaya) y además de las alturas serranas que circundaban a los valles, como Tapacarí y Arque. Estas últimas mucho más improductivas y de menor gravitación en los circuitos mercantiles que las haciendas.

[3] Larson, Brooke. *Colonialism and the Agrarian Transformation in Bolivia, Cochabamba, 1550-1900.* Princenton University Press, Princenton, 1988.

[4] Escobari, Laura. *Historia de la Industria Molinera de Bolivia.* A:I:M, La Paz, 1986.

[5] M.H. 1836. Cochabamba. Archivo Nacional de Bolivia (ANB), Sucre.

[6] *El Heraldo* (Cochabamba), 7 de junio de 1878.

[7] *El Heraldo* (Cochabamba), 25 de marzo de 1896.

[8] Otro circuito, de menor gravitación para el departamento, aunque muy significativo para la provincia de Totora era la coca. La hoja producida en los Yungas de Vandiola. Chuquioma, etc., se vendía en el sur boliviano. Por sus propias características, la coca totoreña estaba libre de competencia externa, aunque la acosaba la paceña/yungueña. Su historia, y la de la provincia de Totora es, por consiguiente, diferente a la del resto. Esta reflexión, y seguramente la que extraeríamos de los ritmos, acumulación y población de las provincias de Ayopaya, Arque, Tapacarí, Mizque y Campero, nos llevaría a cuestionarnos la presunta homogeneidad de la región cochabambina. Sin embargo, en el siglo XIX y el XX hasta 1952 (aunque ciertas tendencias subsisten todavía) la región de Cochabamba se confundiría con la suerte de sus tres valles (Alto, Bajo y de Sacaba). Con la ciudad capital en medio de su territorio, cerealeros por excelencia, densamente poblados, y fuertemente mercantilizados, poseían la llave de acceso al poder y la economía regionales. Para una historia de la coca en Totora y Vandiola. Ver Meruvia, Fanor. *Historia de la coca: los Yungas de Pocona y Totora (1550-1900.* Plural, La Paz, 2000

tanto, un buen punto de apoyo para establecer la situación regional previamente existente a que la política liberal afectara su economía. De acuerdo con Adolfo Zamudio, cónsul peruano en Cochabamba, 7/8 partes de la producción maicera, unas 131.000 fanegadas, se enrumbaban hacia los mercados de Cliza, Quillacollo y Sacaba, donde eran adquiridas y transformadas posteriormente en *mucku* -materia prima de la chicha. El 25% del *mucku* se "*exportaba*" con destino a Oruro, La Paz e incluso la costa de Pacífico. En buenos términos, a lo sumo un 21 % de la producción global de maíz vencía las dificultades de los pésimos caminos cordilleranos para venderse en otras regiones. ¿Qué sucedía con el trigo? Siempre de acuerdo con Zamudio, por lo menos un 48% de su producción salía de la región transformada en harina enrumbada hacia diversas plazas mercantiles, sustancialmente las altiplánicas y las mineras.

Es posible que Zamudio, que obviamente no contaba con estadísticas exactas, exagerara la cantidad de maíz convertido en chicha. Sin embargo, a lo largo del siglo XIX distintas *y* contradictorias estimaciones nunca han otorgado un porcentaje inferior al 60% para su transformación en la milenaria bebida alcohólica.[9] Es presumible igualmente que una parte quede por determinarse todavía, pero en ningún caso debemos dudar de que la producción maicera recorría el mercado de Cochabamba e incluso fuera de la región en forma considerable. No es el caso disputar un punto más o menos. Lo innegable es que mientras una buena parte del maíz ingresaba a los circuitos de comercialización locales, un porcentaje nada despreciable del trigo vivificaba las redes externas.

Hacia 1870 se calculó, por ejemplo, que la harina elaborada en Cochabamba, molida en los innumerables molinos hidráulicos establecidos en las quebradas que circundaban sus valles principales, abastecían un 70% del consumo de La Paz, Oruro *y* los centros micros aledaños. El 20% provenía del norte potosino y el escaso 10% restante era importado de Chile.[10] Por esos mismos años, pese a que las exportaciones regionales de tocuyos y bayetas que le dieron merecida fama a la Colonia habían casi sucumbido en los albores de la vida republicana frente a la competencia extranjera, Cochabamba era todavía una importante zona artesanal-manufacturera, tal vez la única de esa magnitud en Bolivia. Sus jabones, cueros curtidos y zapatos, notablemente estos últimos, se vendían por miles en las minas argentíferas potosinas e incluso en los alejados territorios del litoral Perú-Boliviano como Tarapacá y Antofagasta.[11]

Pero más allá de estos elementos de continuidad, también se revelan las fracturas e innovaciones de la era independentista y la política económica, a menudo contradictoria, de sus gobiernos. Lamentablemente no estamos en condiciones de informar detalladamente respecto a las causas, ritmo y consecuencias de estas mutaciones. Un contraste de la composición de las exportaciones cochabambinas en los años de 1836 y 1874 resulta empero sumamente ilustrativo para medir los cambios operados en el carácter de la red mercantil cochabambina. Pero ya es indicativo que mientras en 1836 su "exportación" más significativa era el rubro de tejidos, alcanzando el 68.32%

9 Rodríguez Ostria, Gustavo y Solares Serrano, Humberto. *Maíz, Chicha y Modernidad. Telones y entrelelones del desarrollo urbano de Cochabamba.* Ed. El País, Santa Cruz de la Sierra, 2011.
10 Ibíd
11 Ibíd.

del valor total de las exportaciones cochabambinas seguida, aunque distante, por los cereales;[12] cuatro décadas más tarde de los tocuyos y barraganes, sólo quedarán algunos restos vencidos por la competencia de telas extranjeras.[13] En efecto, cerca a 1874 ellas prácticamente habían desaparecido, por lo menos del mercado extraregional, participando con un insignificante 3,52% de las "exportaciones" regionales. En cambio, los cereales, que no se destacaban elocuentemente en 1836, tendrán un lugar de preferencia en 1874, con una participación del 78,23% del valor total. Este último año resaltaban también, con un no despreciable 13,40%, las "exportaciones" de cuero y calzado, novedoso sector en la dinámica económica cochabambina, cuya producción en esa escala no tenía antecedentes coloniales y presumiblemente había, empezado a desarrollarse con fuerza a poco de lograda la Independencia de España.[14]

Pero incluso aceptando la paulatina degradación en la producción y comercialización de telas "de la tierra" cabe afirmar que la región conservaba una relativa estabilidad y vivía sin mayores sobresaltos, salvo por las coyunturas adversas de las ocasionales "secas" o las pestes como, las que la azotaron Cochabamba durante el bienio 1878-79.

Primer liberalismo y crisis regional

Al finalizar la segunda mitad del siglo XIX los ámbitos de circulación mercantil de los productos regionales serán puestos en jaque coincidiendo con la refundación de la minería argentífera lograda por una nueva élite empresarial y minera con pretensiones de liderazgo nacional compuesta por Gregorio Pacheco, José Avelino Aramayo y Aniceto Arce, mucho más dinámica y con mayor disponibilidad de recursos financieros que su inmediatamente predecesoras, que todavía pervivían envuelta en el ropaje colonial.[15] En un fenómeno inverso al que normalmente podría suponerse desde ciertas teorías del desarrollo, el auge capitalista de la plata no derivó *ipso facto* en una ampliación de la demanda de los productos locales y por el contrario angostó las posibilidades para que las economías regionales accedieran, como acontecía en el pasado colonial, ventajosamente al mercado andino.

Consideramos que una explicación convincente de este paradójico fenómeno no debería centrarse meramente en constatar un declive de la demanda efectiva por efecto de la reducción de la población o la disminución radical en su capacidad de compra. Para responder a la interrogante hay que mirar más bien hacia los resultados que brotan de la combinación poco afortunada para algunas regiones bolivianas entre una serie de las políticas estatales librecambistas y los cambios acaecidos en los sistemas de transporte al filo del

[12]Azogue, Ricardo et. al. "Región, Mercado y Conflicto Social. Cochabamba 1825-1952". IESE-UMSS, Cochabamba, mimeo, 1987.

[13]Estrada, Teodomiro. *Pequeña Monografía del Departamento de Cochabamba y la Cuestión Monetaria.* El Tribuno, Oruro, 1904.

[14] Es significativo que el Intendente Francisco de Viedma no hubiera consignado al calzado como una de las expansiones cochabambinas, cuando en 1788 hizo su diagnóstico económico de la región, Cfr. Viedma, Francisco de. *Descripción de la Provincia de Santa Cruz de la Sierra*. Los Amigos del Libro, Cochabamba, 1969 [1788].

[15] Para un análisis detallado de este proceso, véase Mitre, Antonio. *Los Patriarcas de la Plata*. IEP, Lima, 1982.

siglo pasado, principalmente aquéllos que vinculaban las zonas mineras -atrapadas entre las breñas andinas- y la costa del Litoral Pacífico.

Tres puntos, debidamente confirmados por varios estudios, merecen resaltarse aquí:

En primer lugar, tenemos el recurrente debate entre proteccionistas y librecambistas por la orientación del mercado boliviano. Como se sabe, los primeros, como casi en toda América Latina, defendieron el mercado interior en contraposición a los segundos, que depositaron exclusivamente en manos de una economía exportadora de materias primas los afanes de progreso y modernización. En el caso boliviano, esta conflictiva relación que permeó las luchas políticas en el primer medio siglo de su existencia, se definieron en favor de los segundos. Desde 1871, tras el derrocamiento de Mariano Melgarejo, el último gran caudillo militar, el liberalismo se entronizó en la política y la economía.[16]

En segundo término, se hallaba la nueva política monetaria que retiró de la circulación a la *moneda feble* (francés: débil), cuya abundante acuñación entre 1830 y 1870, como lo ha demostrado convincentemente Antonio Mitre (1986), había facilitado las transacciones internas y operado como un tácito mecanismo de devaluacòn que al encarecer los productos extranjeros salvaguardaba a los nacionales de los avatares de la competencia.

Finalmente, pero no en ese orden de importancia, el panorama desfavorable se completó con la construcción en 1892 del Ferrocarril entre Oruro y el puerto Antofagasta conquistado por Chile, en la Guerra de 1879. Promovido por las emprendedoras generaciones de propietarios mineros deseosos de suprimir los obstáculos que la antigua manera de usar llamas o mulas para conectarse con el Pacífico traía para la exportación de su creciente producción de plata y paliar igualmente la caída en los precios internacionales del mineral argentífero.[17] El "*ferrocarril conquistador*", al decir, de un crítico cochabambino,[18] abarató costos, redujo el tiempo de transporte y lo hizo mucho más seguro y regular.

Estos procesos "modernizadores", amparados en la tecnología europea, provocaron notables y sentidas consecuencias para la estructura económica boliviana y subsecuentemente alteraron el equilibrio entre las distintas regiones. Arica, que había venido desempeñándose como el puerto que acogía en tránsito al grueso de las importaciones hacia Bolivia, fue sustituido por Antofagasta, desplazándose adicionalmente a este último puerto, parte substancial del comercio que ingresaba por el norte argentino. Por otra parte, el libre cambio y la virtual ausencia de medidas proteccionistas y de control arancelario facilitaron una "revolución de los precios", fomentada por el abaratamiento del costo en el transporte. Al ser desplazadas las carretas y arrias de mulas por el humeante ferrocarril, cedió el "mercado cautivo" sustentado en el proteccionismo de facto basado en las múltiples dificultades y excesivo valor de trasladar mercancías desde el extranjero hacia los mercados andinos.

[16] Mitre, Antonio. *El Monedero de los Andes*. Hisbol, La Paz, 1986; Platt, Tristan. *Estado Tributario y Librecambio en Potosí (siglo XIX).* HISBOL, La Paz, 1986

[17] Mitre, Antonio. *El Monedero …,* op. cit; Langer; Eric. "Espacios y Economías Nacionales: Bolivia y el Norte Argentino". *Siglo XIX*, Año II, N° 4, México,1987

[18] Lemoine, Joaquín, *El Progreso* (Cochabamba), 14 y 21 de septiembre de 1890.

Igualmente puso al desnudo una tecnología obsoleta a fuerza de mano y animal, incapaz de competir con el moderno capitalismo industrial que allende las fronteras locales gozaba de una creciente productividad.

Como corolario inevitable de la conjunción de todos estos factores, productos extranjeros similares a los producidos localmente pudieron llegar por fin en abundancia y en condiciones ventajosas a las plazas urbanas y mineras del centro de Bolivia. Como veremos en el próximo capítulo, en Santa Cruz los efectos de la nueva coyuntura económica fueron especialmente negativos. En Cochabamba, sin duda, francamente desastrosos. Esta última región ya venía confrontando una situación delicada ocasionada por la derrota boliviana en la Guerra del Pacífico con Chile. La ocupación chilena de la provincia peruana de Tarapacá y la boliviana de Antofagasta, tradicionales mercados cochabambinos, implicó una importante pérdida para los productores locales, sobre todo para los artesanos y las "*maestranzas*" que confeccionaban calzados de "exportación".[19] Como si fuera poco, el vencedor impuso mediante el "Pacto de Tregua" de 1884 y el "Protocolo Complementario" de 1885 franquicias aduaneras favorables para sus productos. Como inevitable resultado harinas, zapatos y otras mercancías chilenas empezaron a socavar el dominio de los productos cochabambinos en los mercados mineros y altiplánicos. Cochabamba fue afectada por doble partida. Primero, se cortó su "exportación" de harina de trigo al altiplano. Segundo, sus arrieros dejaron de transportar el azúcar y el arroz cruceño con destino a los mismos mercados, afectando sus ganancias y a los hacendados productores de pastos para los "arrias" de mulas.

Lamentablemente, no es posible establecer, por la ausencia de registros estadísticos, la magnitud exacta de las importaciones chilenas y su impacto puntual sobre el comercio de Cochabamba. Queda el tema para una futura agenda de investigación; pero es emblemático, sin embargo, que la élite regional en sus más reconocidos pronombres y comerciantes se mostrara francamente alarmada por la nueva situación que le tocaba enfrentar. Por ejemplo, el alemán Jerman Von Hoten, presidente del "Círculo de Comercio", ámbito dominado por empresarios que tenían sus intereses económicos en el volumen del tráfico de productos locales hacia el mercado interior, afirmó compungido: "*La guerra la ha tenido la nación y no Cochabamba y sin embargo es Cochabamba y no la nación la que ha sufrido las consecuencias*".[20] Agregó posteriormente que "*El célebre pacto del 1885* - "*entregó a Bolivia maniatada a Chile*".[21] Otros notables y liberales cochabambinos como Ángel María Borda —un hacendado y abogado local— luego de constatar los efectos recesivos en la economía regional se lanzó discursivamente contra los capitalistas mineros y

[19] Borda, José María. *Consideraciones Políticas Económicas en la actualidad Boliviana.* Imp. La Luz, Cochabamba, 1884, [pág.] 4-5; Aranîbar, Fidel. *Algo sobre Tratado con Chile.* El Heraldo, Cochabamba, 1892.

[20] *El Heraldo* (Cochabamba), 27 de Junio de 1889. Poco más tarde, el 25 de junio de 1989, Von Holten en un artículo denominado "La cuestión aduanera en su relación con el departamento de Cochabamba" afirmó: "*Los tales traslados de reciprocidad impuesto por Chile y el Perú no nos han dejado nada que llevar a La Paz, el primero, arruinó el negocio de harina segundo concluyó con el envío de azúcar arroz" El Heraldo* (Cochabamba), 25 de julio de 1889.

[21] Von Holten, Jerman. "Tratados de Bolivia" en *El Heraldo* (Cochabamba) 5, 12 y 15 de octubre de 1889.

su política liberalizante.[22] Fidel Aranibar, otro reconocido patriarca local y militante liberal fue muchísimo más lejos. En 1892, cuando ya era inminente la amenaza que representaba el ferrocarril Antofagasta-Oruro, que se volcaría ostensiblemente contra la economía de hacendados cochabambina, señaló descarnadamente que "*La ocupación de nuestro mercado (es) más grave que la cesión de nuestro litoral*".[23] Poco "patriótico", no cabe duda, pero extremadamente franco frente a los problemas que intuía habría de afrontar desde ese mismo momento su región, por la que, se ve, guardaba un compromiso.

Y no se equivocaban para nada. Indiscutiblemente, el polémico ferrocarril que arribó a Oruro en 1892 complicó definitivamente el panorama regional. La vía férrea fue impulsada por los propietarios de minas de orientación política conservadora y partidarios del libre mercado en economía para abaratar sus costos de transporte. Enfrentó la sañuda crítica de los militante liberales que los acusaron de promover un acuerdo espurio con Chile y de amenazar la integridad nacional, pues el ferrocarril podría facilitar el traslado de tropas chilenas. En los vagones comenzó a llevarse mineral de plata para refinarlo en Antofagasta; a su retorno, los mismos carros, regresaban cargados de mercancías adquiridas en el puerto por comerciantes o las propias empresas mineras.

Oruro se dinamizó como plaza mercantil. Florecieron casas comerciales de empresarios nacionales y extranjeros, alemanes e ingleses. Entre los productos que ingresaron, estaba la harina chilena de mejor calidad y menor precio, que terminó por desplazar a su similar cochabambina. Las cifras de exportación chilena hacia Bolivia son elocuentes, constituyendo buen indicador de la magnitud de este proceso. Si entre los años 1861 y 1864 se importó 713.1 toneladas métricas de harina de trigo y 110.1 Tn. de trigo, en 1890 subieron a 2.313.3 Tn. de harina y 204.2 Tn. de trigo en grano. Un año después el monto se incrementó nuevamente, alcanzando a 3.313.9 Tn. de harina y 290.3 Tn. de trigo.[24] En los años posteriores la tenencia alcista continuó configurando un cuadro de dependencia alimentaria triguera que persiste hasta hoy.

Como es presumible, la pérdida de los ancestrales mercados altiplánicos y costeños provocó una significativa reducción de las actividades económicas regionales. La complicada situación no pudo sustraerse, pese al formidable soporte -cuyos límites y posibilidades examinaremos más adelante- que otorgaba a la economía cochabambina el importante mercado del maíz, el que se desempeñaba con autonomía de las fluctuaciones extraregionales y por tanto de los efectos potencialmente nocivos de la política liberal en ciernes. Como un espejo, pero esta vez más marcado, de los ritmos cíclicos descritos por Larson para el siglo XVIII,[25] la agricultura cochabambina oscilaba, merced a las aleatorias variaciones climatológicas, entre la subproducción y la sobreproducción, a cuyo calor se definían los conflictos sociales.[26] En su fuero íntimo los terratenientes preferían años de sequedad, pues en ellos mientras la escasez rondaba los mercados, los precios subían. A la inversa, los artesanos y pequeños productores maldecían la "seca" y se bendecían de los buenos

[22] Borda, José María. *Consideraciones Políticas…*, op cit.
[23] *El Comercio* (Cochabamba), 15 febrero de 1892.
[24] Mitre, Antonio. *Los Patriarcas…*, op.cit., [pág.]; Rodríguez Ostria; 1989: 19.
[25] Larson, Brooke. *Colonialism and the Agrarian…*, op. cit.
[26] Araníbar, Fidel. *Algo sobre…*, op. cit.

años de lluvia, pues cuando los productos eran abundantes y la *plétora* de abundancia se presentaba, los precios caían y los platos podían llenarse.[27].
Como emergencia de todo este desfavorable contexto, el comercio minorista decreció, decenas de artesanos quedaron sin trabajo, el flujo de arriería disminuyó y con ello la demanda de pastos y forraje, consecuentemente los molinos redujeron su *giro,* la renta agraria decreció y muchos hacendados no pudieron cancelar sus morosos préstamos con usureros y banqueros.[28]
No pocos hacendados acosados irremediablemente por las deudas vieron obligados a fragmentar sus haciendas y poco a poco las vendieron por pequeñas parcelas a la multitud de colonos, jornaleros sin tierra y artesanos de pueblo. El resultado final fue la emergencia, por primera vez en esa escala, de una amplia capa de *piqueras* (campesinos parcelarios independientes). En resumen, y visto el panorama desde esa única perspectiva, los grandes beneficiados de la crítica coyuntura fueron estas fracciones del *bajo pueblo.* A medida que crecían los problemas para la economía hacendaria y los terratenientes perdían capacidad para reproducirse satisfactoriamente, el "bajo pueblo" se daba modos para acumular un pequeño capital que los transformara en propietarios a costa de las tierras de los "gamonales" o propietarios de haciendas.[29] Rafael Tejada, ex Rectificador de Catastro en el valle de Sacaba escribió en 1895:

> El indio colono de finca […] siente hoy la aspiración de independizarse; se le presenta, la ocasión de adquirir un terrazgo [...]; no consulta ni para mientes en cálculo alguno, vende su semoviente" hasta las cobijas de su cama y paga el precio caprichoso hijo de su noble aspiración de independencia*".*[30]

Los datos catastrales confirman innegablemente la magnitud de estos procesos, particularmente en los tres valles cerealeros.[31] En efecto, si en 1882 se consignaron en ellos 7.969 propiedades, a inicios del siglo XIX (1908-1916) éstas se habían incrementado considerablemente hasta la friolera de 28.550 unidades. Notablemente la mayoría de ellas no llegaban a una hectárea. Aunque es necesario investigar todavía más sobre los mecanismos que facilitaron este fenómeno, que aceleró unas contradicciones de clase entre campesinos y terratenientes que, como mostró Brooke Larson,[32] tenían una

---

[27] "*El país, goza con el buen tiempo y los aguaceros frecuentes han procurado una baja considerable en los artículos, de primera necesidad (...) llegó por fin (...) el tiempo en que el pobre goce y el rico sufra*". *El Heraldo* (Cochabamba), 19 de febrero de 1884.
[28] Borda, José María. *Consideraciones Políticas…*, op. cit.; Holten, Jerman Von. Cuestión *Caminos del Departamento de Cochabamba*. Imprenta El Heraldo, Cochabamba, 1889; Estrada, Teodomiro. *Pequeña Monografía …*, op.cit.
[29] Jackson, Robert. "Liberalism and Economic Policy and the agrarian Transformation, The Case of Cochabamba 1860- 1929"*.* Tesis Doctorado, California,- Berkeley, 1989; Jackson, 1988; Larson, Brooke. *Colonialism and the Agrarian…*, op. cit; Rodríguez Ostria, Gustavo. "Mercado Interior y Conflictos Regionales: Santa Cruz, 1891-1952". *Historia Boliviana*, VII/1-2, Cochabamba, 1991.
[30] *El Comercio (*Cochabamba), 15 de agosto de 1895
[31] La situación de las zonas paperas, cocaleras o ganaderas (Ayopaya, Totora, Mizque, Campero) articuladas a otros circuitos mercantiles, tuvo un desenlace diferente, pues allí los hacendados lograron, sin gran presión contraria, mantener intacto el control sobre tierras e indios. (Meruvia, Fanor. *Historia de la coc…*, op. cit.;.
[32] Larson, Brooke. *Colonialism and the Agrarian…*, op. cit

historia de larga duración, tenemos certeza de que no fue en ningún caso un proceso lineal y exento de contradicciones. A la postre, el deterioro regional alcanzó igualmente a los sectores populares. La diferenciación campesina aumentó y los productores por cuenta propia encontraron cortapisas a sus actividades. Desde fines de siglo, inicialmente al calor de las crisis ecológicas, pero luego como un torrente imparable acicateado por la permanente situación de crisis, campesinos y artesanos optaron como salida de emergencia por el camino del éxodo hacia las salitreras de la costa del Pacífico y posteriormente las minas estañíferas del complejo Oruro-Uncía.[33]

Resumiendo: en las primeras dos décadas del siglo XX, Cochabamba estaba lejos de presentar la imagen dinámica de un siglo atrás. Desgajada de su favorable situación por la política del antiguo liberalismo se veía amenazada por todas partes; cercenados sus mercados e incapaz de renovarse por sí misma, depositaba su confianza -y por supuesto sus dudas- en un vuelo de orientación gubernamental y en sus limitadas reservas internas.

Respecto a esto último, la particularidad de Cochabamba estribaba en la existencia de un interesante mercado local que no dependía para su realización de la demanda extra regional ni se hallaba sujeto a la amenaza devastadora de la competencia externa. Gracias a esta ventajosa combinación el *complejo maíz - chicha* al que aportaban hacendados, pequeños campesinos, comerciantes, molineros y productores del "áureo licor", coadyuvó a impedir que la situación de la agricultura regional se tornara más álgida. El maíz y la chicha poseían innegablemente un carácter estratégico para Cochabamba. ¿No era cierto, acaso, como lo describió en 1906 José Araníbar, Secretario de la Junta de Fomento, que el eje chicha-maíz provocaba amplios efectos multiplicadores?[34] La importante urdimbre mercantil se iniciaba con el cultivo maicero, fundamentalmente en los campos del valle Bajo y Alto. A continuación entraban en acción los molinos, básicamente los situados en el Valle de Sacaba (Chimboco, Larati, Molino Blanco y Tuti Mayu) y en las quebradas de Arque y Tapacarí. Luego una abigarrada multitud de arrieros transportaban la harina hasta los mercados de Quillacollo, Cliza y Sacaba. Posteriormente decenas de "*gentes menesterosas*" y colonos de hacienda la convenían, al mascarlo, en *mucko.* En el punto final, sin contar con beneficios que obtenían los recolectores de leña para alimentar los fogones y pailas requeridas para elaborar la chicha *(ak'a),* centenares de chicherías *(ak'a huasis)* extendidas a lo largo y ancho de toda la región vendían miles de *machu jarras* de chicha.

Lamentablemente para los hacendados cochabambinos, la demanda de maíz era relativamente estacionaria y la dinámica de la "industria" chichera no tenía otro factor de expansión que el que provenía del crecimiento y expansión poblacional. Pese a que la migración de los cochabambinos había extendido el consumo de la chicha hacia las zonas productoras del estaño en Oruro y las minas aledañas e incluso, a la costa del Pacífico, no era decididamente suficiente para compensar la declinación mercantil en otros productos, mucho menos para absorber el exceso de producción agrícola en aquellas ocasiones en que la naturaleza era propicia con la región.

[33] Larson, Brooke. *Colonialism and the Agrarian…*, op. cit; Rodríguez Ostria, Gustavo y Solares Serrano, Humberto. *Maíz, Chicha y Modernidad. Telones y entrelelones del desarrollo urbanos de Cochabamba.* Ed. El País, santa Cruz de la Sierra, 2011.

[34] Araníbar, José. "Importancia industrial de la fabricación de la Chicha". BAMCyA, Nº 14, La Paz, 1906, [pág.] 321-325.

Pero lo que conspiraba decididamente contra las posibilidades maiceras era una mentalidad señorial a todas luces infranqueable. Para la oligarquía regional, el maíz y la chicha eran productos de y para "indios y cholos", encontrando difícil, si no repulsivo, (re) construir, a partir de ellos, su hegemonía mercantil. La contradicción, nunca resuelta satisfactoriamente, por la élite local fluctuaba entre la urgencia perentoria de contar con el popular mercado de la chicha y la necesidad de afirmar sus aires "modernizadores y civilizadores", lo que les exigía rechazar y combatir la urdimbre plebeya.[35]
Por ello mismo, las posibilidades de expansión de este mercado devenían estrechas, en virtud de su lícita vinculación con la chicha, producto formalmente condenado por la élite como expresión de "barbarie e incultura". La chicha era tolerable para Cochabamba, pero muy difícil de exportar en significativas cantidades a otros departamentos que, o no tenían tradición en su consumo (vgr. La Paz y Santa Cruz), o la producían en condiciones suficientes para cubrir su propio consumo (Sucre*).* Únicamente Oruro y las zonas mineras aledañas ofrecían algo de respiro.
Peritos agrícolas y audaces (y quizá ilusos) inversionistas pugnaron por encontrar un uso más aceptable, desde el punto de vista de la cultura señorial y la demanda del mercado para el maíz. Varios planes para transformarlo en harina de pan, azúcar, etc., se publicaron en la prensa local.[36] Nunca se materializaron. Pero aun si lo hubieran hecho, sus promotores comprendían que modificar las reglas de la producción, dejando intocadas las de la circulación no conducían a nada satisfactorio. Producir más y nuevos productos sin poder sortear la valla del antiguo y oneroso sistema de *"arrias"* parecía insulso.
Por eso se aplicaron, más que nada, con pasión y clara conciencia de sus objetivos, en demandar del Estado una reversión de su política ferrocarrilera, de modo que la locomotora -símbolo del progreso y la civilización técnica- llegara agresivamente hasta el interior de la República, integrando, a sus ojos, espacios disímiles y avanzado al futuro de bienestar. La comunicación podría vencer los “localismos” y establecer una red de comunicación humana y mercantil. Las vías férreas, con su fuerza y velocidad, tenderían así las condiciones para la existencia de una sola nación homogénea y superando las varias “patrias”, peligrosa encarnación y reflejo de regiones aisladas y dispersas.

En pos de una salida

Ya se señaló el saldo negativo que para la región de Cochabamba produjo la ocupación de sus tradicionales espacios mercantiles por mercancías extranjeras que desnudaron la precariedad y atraso de su proceso productivo. Las repercusiones fueron profundas, pues, como nunca antes se había visto, reducidos sus mercados en el altiplano, minimizado el "trajín" con Santa Cruz, una virtual situación de indefinición se apoderó de ella y el pesimismo la invadió. Su rol articulador entre el Oriente y Occidente parecía difuminarse y

[35] Rodríguez Ostria, Gustavo y Solares Serrano, Humberto. *Maíz, Chicha y Modernidad. Telones y entrelelones del desarrollo urbanos de Cochabamba.* Ed. El País, santa Cruz de la Sierra, 2011.
[36] Rodríguez Ostria, G. y H. Solares Serrano; 2011.op.cit

con ello la visión que los cochabambinos poseían sobre sí mismos y la importancia que atribuían a su función en la economía y la sociedad boliviana. El espacio real, sus dimensiones, se habían alterado, pero con seguridad no su idea que pervivía en el imaginario.
¿Qué estrategias tejieron sus élites para enfrentar el impasse? ¿En qué medida ellas resultaron exitosas? Con celeridad una amplia gama de ideas diversas ya veces contradictorias entre sí empezó a acosarlos. Pensaban seguramente en potenciales rebajas impositivas, en la disminución de las tasas de interés, en nuevas tecnologías agrícolas y en ampliar el sistema de riegos. Se trataba de algún de devolver por consiguiente, una cierta rentabilidad a una agricultura en declive. Todas ellas eran medidas urgentes y necesarias pero aún pequeñas para enfrentar la verdadera envergadura de cerrojo que las aprisionaba.
Sabían que en el campo de la política, un vuelco definitivo y total en la conducta del gobierno central en manos de los liberales, si no imposible por lo menos era francamente difícil, pues demandaba tiempo y complicadas negociaciones parlamentarias o cabildeos intensos, que no siempre llegaban a buen término. Y sin en general no confiaban, por experiencia propia, en los beneficios de una irrestricta apertura al exterior de la economía boliviana y tampoco compartían las convicciones liberalizantes de la burocracia estatal y las élites minero-comerciales, su demanda por medidas proteccionistas a su industria y su agricultura no era lo suficientemente vigorosa y agresiva para ser tomada en cuenta por un poder central, muy poco afecto a concesiones doctrinales.
Un tema afiebró persistentemente sus mentes y en él depositaron casi toda su confianza positiva para salir de su retraimiento: recomponer las redes mercantiles maltrechas y, si fuera posible, ganar nuevos mercados. En un juego curioso entre la tradición -que representaba anudarse nuevamente a los mercados que, desde la Colonia, con una intensidad diversa la habían sustentado-, y la modernización -que suponía poner sobre rieles la circulación de sus productos-, la élite apostó decididamente por los ferrocarriles y en mucho menor grado por carreteras. Era la única forma, a su entender, merced a una reducción en los costos de transporte, de competir favorablemente con los productos importados y rearmar su centralidad perdida. No tuvieron, afortunadamente para ellas, la necesidad de insistir desde el vacío, simplemente se limitaron a regatear con el gobierno y otras regiones una mayor porción de la torta que un poder ejecutivo, decidido a poner en contacto íntimo al país con el mundo exterior y a éste entre sí, había prometido ejecutar desde fines del siglo XIX.
El ferrocarril, en el ideario señorial de las regiones que prontamente iban conviniéndose del "interior", evocaba la imagen deseada del progreso y el crisol donde se fraguaría su presencia en la nación. La élite local, sin mayores diferencias ideológicas o partidarias, había comprendido a cabalidad las ventajas geopolíticas de este oficio de "mediador regional" y se hallaba presta a defenderlas; incluso si para ello tuviera que vencer las reticencias del Estado centralista hegemonizado manifiestamente por los intereses paceños desde la Revolución de l889, paradójicamente denominada "federal". En el imaginario de las élites las paralelas de acero eran emisarias de civilización, unidad nacional y acceso preferente al mercado; tenerla a su disposición constituía, por

consiguiente, la única posibilidad de ingresar en él con paso firme. Negársela equivalía a excluirla de los fastos del progreso.
Temiendo más que nada el aislamiento, deseaban romper su posibilidad nefasta integrando los mercados, y para conseguirlo confiaban en la fuerza de centrífuga de las locomotoras. Por supuesto que este anhelo contenía mucho más que figuras e ilusiones simbólicas; había de por medio un problema más que banal del orden económico: los precios menores, rapidez y seguridad en el transporte. Actuaban con la seguridad, en gran medida correcta, de que el ferrocarril abarataría los costos y rompería el dominio que los pequeños comerciantes de origen indio/mestizo ejercían en el comercio regional. En 1907, por ejemplo, un cálculo del Círculo de Comercio de Cochabamba estimó que un 75% del comercio con el altiplano se hallaba en manos de un "*extenso enjambre de negociantes*" compuesto por "*gente de pueblo y la campaña*".[37]
Más exitosa, aunque no completamente satisfactoria, y presa de un trámite lento y conflictivo, fue la búsqueda del restablecimiento de la conexión perdida con las ancestrales redes que desde y hacia el Altiplano, definían la ubicación y el rango de la región dentro del "espacio peruano". El significado de tales esfuerzos sobrepasaba los meros intereses particularistas y economicistas (aunque ellos se hallaran fuertemente presentes); en el fondo estaba en juego el mismísimo rol de Cochabamba como el *centro* del país y bisagra de articulación entre los mundos opuestos del Oriente y el Altiplano.[38]

Ferrocarril a Oruro

Las élites cochabambinas habían demandado y esperado la prolongación hasta sus lares del ferrocarril Antofagasta-Oruro, prácticamente desde el mismo día de su inauguración en 1892. Por eso cuando un año más tarde, en noviembre de 1893 la "Sociedad Sudamericana de Exploración y Fomento y Colonización", a la cual se había concedido el derecho de construir "*a sus expensas*" un ferrocarril denominado "Central", se habían encendido las llamas de su imaginación. La ruta de hierro arrancaría, en el este, desde la frontera de Bolivia con el Paraguay para concluir en La Paz, pasando por Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y, en el oeste, desde la frontera peruana hasta Cochabamba.[39]
La operación se frustró y con ella momentáneamente las expectativas cochabambinas, con el único resultado de avivar sus demandas. Así, en su sesión del 6 de octubre de 1896, el Concejo Municipal de la ciudad de Cochabamba expresó su determinación de lograr "*obtener un ferrocarril por todos los medios posibles y a la brevedad posible*".[40] Dos años más tarde, el 20

[37] Azogue, Ricardo et. al. "Región, Mercado …, op. cit., [pág.] 36.
[38] "*Cochabamba por su situación misma y por el índole peculiar de sus hijos siempre ha ejercido en la marcha de nuestras instituciones, digo más desde la época colonial, una influencia benéfica y reguladora entre los pueblos hermanos: ha sido el centro entre las pretensiones de los unos y los otros. Consultad la historia y veréis a Cochabamba ora en los campos de batalla, ora en el parlamento y en la prensa, siempre buscando y estableciendo el equilibrio nacional*". Natalio Arauco, Presidente del "Comité Patriótico". *El Heraldo* (Cochabamba*), 27 de enero 1907.*
[39] El proyectado y ambicioso ferrocarril debía tender además sus ramales hasta Sucre y Potosí. *El Heraldo* (Cochabamba), 4 de enero de 1894.
[40] . *El Heraldo* (Cochabamba), 3 de mayo de 1900.

de octubre de 1898, en un giro diferente, varios diputados del opositor partido liberal demandaron la expropiación del extenso latifundio que las monjas de Santa Clara mantenían en la provincia de Cliza, a fin de contribuir al financiamiento del ansiado ferrocarril.[41] La idea sólo logró levantar una airada protesta de los sectores conservadores y proclericales, sin materializarse en nada efectivo. Un año más tarde, el Concejo Municipal de la ciudad de Cochabamba "*en representación de los intereses locales*" demandó a los parlamentarios del Departamento que exigieran ante el Congreso Nacional la prolongación del ferrocarril hasta su territorio, pues lo consideraban un "*elemento indispensable de vida y progreso*".[42] El 31 de octubre de 1900, nuevamente a invitación del Concejo Municipal, se realizó en la Casa Consistorial de la Plaza de Armas un *"meeting"* de protesta.[43]

La ausencia de respuestas positivas gubernamentales, a ojos cochabambinos, particularmente de la oposición política, constataba que como resultado de la "Revolución Federal" de 1899, La Paz obtuvo una innegable hegemonía en el panorama político boliviano, que los puso nuevamente en alerta ~~a los cochabambinos~~. Hasta aquí ellos habían logrado apenas vagas promesas de atención estatal, pero ahora sentían indudablemente que el liderazgo paceño se volcaría en su contra y traerían hasta sus veras un ferrocarril antes que en ningún otro lado. En la medida en que los recursos financieros eran escasos ello suponía necesariamente disputa y ejercicios de presión para vencer el *"regionalismo ferrocarrilero"* de la nueva sede de gobierno.[44]

Conviene hacer algunas precisiones al respecto. A inicios de este siglo el gobierno boliviano, contando con abundantes fondos provenientes de las indemnizaciones otorgadas por Chile y Brasil en compensación a la enajenación de sus territorios de la costa del Pacífico y el Acre respectivamente, había decidido ejecutar una ambiciosa política de construcción ferrocarrilera.

De principio, en el Plan Sisson de 1905 y el contrato Speyer de 1906, quedó al descubierto que La Paz deseaba acaparar el grueso de los ferrocarriles a fin de conectarse fluidamente con el exterior del país, dejando a Cochabamba, las regiones del oriente y sur boliviano relegadas a un desesperante segundo plano. El favoritismo paceño, apuntalado por el gobierno liberal de Ismael Montes(1904-1909), ocasionó quejas frecuentes de las oligarquías regionales que se sentían perjudicadas, las que carentes de recursos propios dependían de su relación con el gobierno central y su disponibilidad para distribuir beneficios para satisfacer sus propios anhelos del "*progreso*".[45]

Para las élites cochabambinas contar con un ferrocarril significó, pues, largas y tensas jornadas de enfrentamiento con el poder central, que sólo concluyeron en junio de 1917, cuando la primera locomotora arribó desde Oruro.

La pugna se inició en septiembre de 1905, cuando una vez conocido que el ferrocarril Cochabamba-Oruro, llave de acceso a los mercados mineros y altiplánicos, no formaba parte de las prioridades estatales. El Consejo

[41] El *Siglo XX* (Cochabamba). 6 de noviembre, de 1898.
[42] *El Heraldo* (Cochabamba), 11 de octubre de 1899.
[43] *El Heraldo* (Cochabamba), 5 de noviembre de 1900.
[44] El 7 y 11 de Julio de 1906 el influyente periódico cochabambino. El *Heraldo,* editorializó con este término sus ediciones matutinas.
[45] Varios años más tarde, en 1918, rememoraba *El Heraldo,* que el "*exclusivismo"* de Montes "*hizo ver a tal este vecindario que se decretaba su absoluta regregación del conjunto nacional [...] se imponía el aislamiento y tal vez la muerte de los pueblos que forman el distrito*" 26 de Julio de 19l8.

Municipal de la ciudad de Cochabamba acordó solicitar al Congreso Nacional se ordene su "construcción inmediata" dejando expresa constancia que

> Cochabamba y todas sus provincias sienten crecer día a día su malestar económico, por el aislamiento a que ha sido condenado con el desvió de su comercio. Por habérsele quitado muchos mercados, siendo los especialmente perjudicados con los pactos externos desde la guerra del Pacífico.[46]

Cabe señalar que para los munícipes firmantes la concreción de esta vía férrea excedía los intereses meramente locales, aunque ciertamente nunca los descartaban. Si lo que estaba en juego era el derecho de Cochabamba *"a vivir como país y no como esclavos tributarios de otras localidades",*[47] unirse con Oruro implicaba para ellos una manera de empezar a "*nacionalizar el Oriente y de arrancar de su letargo las poblaciones sumidas en forzosa inactividad por falta de facilidad de salidas*".[48] El ferrocarril, durante la presidencia del liberal Ismael Montes, fue presentado de inicio no como un simple y egoísta deseo "localista" sino como el imperioso resultado de una aspiración mayor, colectiva y, por tanto, probablemente más elevada: unificar las regiones en un solo cuerpo nacional. Y con seguridad no se trataba de una figura retórica, discursiva, elaborada únicamente para lograr mayor auditorio. Haciendo de la geografía un *desideratum,* las élites cochabambinas se hallaban convencidas de encarnar de un destino manifiesto: constituirse en el centro articulador de Bolivia, y se sentían, por consiguiente, llamadas a equilibrar el fiel de la balanza cuando éste amenazaba con romperse.

El 7 de septiembre de 1905 el Concejo Municipal, representante del poder local, demandó al gobierno central que "*en el plan de trabajos ferrocarrileros próximo a realizarse […] se ordene la inmediata construcción del ferrocarril de Oruro a Cochabamba".* [49] El 10 de septiembre los redactores de los principales diarios cochabambinos anunciaron "por unanimidad" que harían propaganda a su favor.[50] Cuatro días más tarde, el 14 de septiembre, la fecha clásica de Cochabamba, se realizó un *"meeting"* con la concurrencia "*desde la personalidad más encumbrada hasta el artesano más humilde*" que exigió la construcción del mentado ferrocarril, por convenir a los intereses locales pero al mismo tiempo ser "*eminentemente nacional*".[51] Como en muchas otras oportunidades, los cochabambinos no deseaban ser acusados de localistas; preferían pregonar que sus intereses eran a la vez aquellos del conjunto y la nación. Dos meses más tarde, el 15 de noviembre de 1905, en la medida en que la indefinición gubernamental persistía, el Concejo Municipal, instruyó, con el apoyo de "gran parte del vecindario" que los representantes cochabambinos *"abandonen su puesto si existen acuerdos tendentes a perjudicar los intereses del país".*[52] Un nuevo *"meeting",* esta vez el 3 de diciembre, sirvió para

[46] *El Heraldo* (Cochabamba), 8 de Junio de 1906.
[47] *El Heraldo* (Cochabamba), 11 de septiembre de 1905.
[48] "Oficio de Antonio Moreno, presidente del Concejo Municipal de Cochabamba, al Presidente de la República Ismael Montes". *El Heraldo* (Cochabamba), 9 de junio de 1906.
[49] *El Heraldo* (Cochabamba), 7 de septiembre de l905.
[50] *El Heraldo* (Cochabamba), 11 de septiembre de l905.
[51] *El Heraldo* (Cochabamba), l5 de septiembre de 1905.
[52] *El Heraldo* (Cochabamba), 17 de noviembre de l905.

Revista Estudios del ISHiR - Unidad Ejecutora en Red ISHiR – CONICET, Argentina. ISSN 2250-4397, http://www.revista.ishir-conicet.gov.ar/index.php/revistaISHIR| Año 2, Número. 3, 2012.

reafirmar la voluntad de las élites y sectores artesanales urbanos por el ferrocarril.[53]

Sostenida presión *"patriótica, levantada y viril"* que tuvo finalmente resultados asumidos en principio como satisfactorios, pues el 27 de diciembre el parlamento boliviano sancionó una ley, conocida como de "transacción", que garantizaba la construcción de la vía férrea a Cochabamba, pero desechaba el tramo hasta el Chimoré, llave de acceso a las tierras de Moxos.[54]

Sin embargo, los deseos cochabambinos estaban aún distantes de ser satisfechos con la prontitud que, a su entender, exigía el caso. Las obras ferrocarrileras, cuyo primer tramo se inició el 4 de julio de l906, sufrieron continuas (y desesperantes) paralizaciones obligando nuevamente a las élites locales a movilizarse en demanda de su pronta y definitiva materialización. En septiembre de l907, por ejemplo, corrió el rumor de que el gobierno central había decidido dar prioridad a las vías férreas de Oruro a Viacha (La Paz) y Tupiza-Potosí; a fin de conectarlas con el Ferrocarril Central Argentino, que ya bordeaba la frontera de ese país con Bolivia. Para Cochabamba, de concretarse esta situación, un nuevo factor de competencia, los productos argentinos, se agregarían a los daños que ya causaban a su producción los chilenos y peruanos en los mercados altiplánicos. En sentidas y alarmadas palabras de un periódico local:

> "Esto quiere decir sencillamente que primero podrán viajar los privilegiados hijos de La Paz hasta Buenos Aires y después se pensará en realizar la línea Oruro-Cochabamba. Esto es, cuando el comercio se haya encauzado perfectamente en su corriente de Norte a Sur, y Cochabamba esté aniquilada, relegada a último término en su movimiento comercial, los trigos argentinos remplazaran a los nuestros en el altiplano".[55]

El 22 de septiembre de ese año se celebró en la capital del departamento un "comicio" convocado por el Concejo Municipal y apoyado por los cuatro partidos políticos que operaban en la región: el gobiernista Liberal y los opositores Constitucional, puritano y católico. El nutrido acto de protesta concluyó con una declaración firmada por centenares de personas, encabezadas por el Obispo de la Diócesis y notables locales como Luis F. Guzmán, Simón López y Ángel M. Borda. Como en anteriores oportunidades el documento enfatizaba que el ferrocarril no constituía en sí mismo una aspiración regional sino una vocación nacional, donde se alegaba que *"internar la ferrovía a Cochabamba, es internarla al centro de Bolivia, para el desarrollo y civilización propia nacional",* aunque igualmente traslucía la desesperación local en los siguientes términos: "*Los pueblos de Cochabamba se debaten desamparados en violenta crisis, principalmente en lo económico, desde la funesta guerra del Pacífico*".[56] Al atardecer grupos de vecinos recorrieron las calles al grito de" ¡*Viva Cochabamba. Muera el absorcionismo paceño!*". Esa

[53] *El Heraldo* (Cochabamba), 4 de diciembre de 1905. Más detalles de los sucesos en l905 en la Memoria Municipal de l905 presentada por el Presidente de H. Concejo Municipal de Cochabamba, Dr. Antonio Moreno. Cochabamba. Imp. Heraldo 1906.
[54] *El Comercio* (Cochabamba), l0 de abril de 1906 y *El Heraldo* (Cochabamba), 28 de septiembre de 1906.
[55] *El Heraldo* (Cochabamba), 2 de septiembre de 1907.
[56] *El Heraldo* (Cochabamba), 24 de septiembre de 1907.

misma jornada del 22 y en los días sucesivos en las diversas provincias cochabambinas se realizaron actos similares.[57] El mismo espíritu se observó un mes más tarde, el 27 de octubre, en la oportunidad de organizarse un nuevo *"meeting"* con una concurrencia estimada de cinco mil personas;[58] buena proporción en una ciudad que se aproximaba a las treinta mil de todas edades.
El conflicto pasó pronto a la esfera política cuando los diferentes partidos decidieron presentar, para subrayar la unidad local, una sola "plancha" a las elecciones municipales celebradas el 24 de noviembre.[59] Las determinantes para torcer la escasa voluntad del poder central resaltaron a un primer plano el rol del municipio. Para muchos cochabambinos, principalmente los miembros de su élite, la municipalidad era aún sinónimo de un poder local capaz de ser contrapuesto al poder central. Uno de los pocos refugios autónomos para hacer política en favor de los intereses del "campanario" pues, en razón del sistema centralista imperante, el Prefecto representaba al Presidente de la República y dejaba poco espacio para el juego y la opinión de las fuerzas opositoras locales.
Un quinquenio más tarde, un balance realizado en octubre de 1912, señalaba que la vía férrea sólo había alcanzado 105 kilómetros de tendido y que las obras avanzaban "*muy lentamente y con falta de dirección técnica".*[60] Para mayo de 1915 no llegaban a sobrepasar el kilómetro 118 1/2, de los 205 kilómetros que estaban previstos desde Oruro.[61] Dos años más tarde, luego de veinticinco años de espera y conflicto (1892-1917), cuarenta mil personas vociferantes ~~p~~, procedentes de la ciudad y las poblaciones vecinas, contemplaron el arribo de la primera locomotora el 26 de julio de 1917, que prestamente, cuatro días más tarde y como si supiera de la agonía de su espera, inauguró su ruta con dos viajes hasta la ciudad de Oruro. El señor A. Arana Peredo, un conocido periodista local, que expresaban el sentir colectivo, pudo escribir satisfecho: "*El modernismo ha violado las puertas de la ciudad*".[62]

Ferrocarril a Santa Cruz

Una vez satisfecha la demanda de vincularse con Oruro, las elites cochabambinas empezaran a mirar las regiones de Oriente boliviano. La demanda para la construcción del ferrocarril a Santa Cruz, que comenzó a tomar fuerza hacia 1917, paralelamente al arribo de la primera locomotora a Cochabamba procedente de Oruro, y en cierta manera como una inevitable derivación de este acontecimiento. Una vez la línea férrea en el Departamento, parecía fácil e imperioso extenderla hasta Santa Cruz, para así recomponer en su totalidad las redes mercantiles regionales de origen colonial truncadas por el efecto del liberalismo decimonónico.[63]

---

[57] *El Tunari* (Quillacollo), 26 de septiembre del *1907* y *El Heraldo* (Cochabamba), 6 de octubre de 1907.
[58] *El Heraldo* (Cochabamba), 28 de octubre de l907.
[59] *El Heraldo* (Cochabamba), 25 de noviembre de l907.
[60] *El Ferrocarril* (Cochabamba), 12 de octubre de 19l2.
[61] *El Ferrocarril* (Cochabamba), 25 de mayo de 19l5.
[62] *El Heraldo* (Cochabamba), 3l de Julio de 1917.
[63] En Santa Cruz, que había perdido el mercado del azúcar en la zona andina a fines del siglo XIX, ocurrieron, casi simultáneamente que en Cochabamba, protestas por un ferrocarril que la uniera a Cochabamba. nunca tuvieron éxito (Peña, Paula, et-al. *La permanente construcción de*

Ya en 1912 se había propuesto construir esta ruta. La ejecución de demandas cochabambinas, contando con el apoyo de los cruceños, se iniciaron recién el 14 de septiembre de 1917 con un *"meeting"* que cobró "*extraordinarias proporciones*". El simbolismo era claro, ese día se recordaba el pronunciamiento de la Junta de 1809 y el inicio de la presencia regional en la guerra por la Independencia. El 20 de septiembre de 1917 se dispuso por Ley de la República la búsqueda del respectivo financiamiento pero aún así el proyecto tardaba en resolverse. Para impulsarlo, se formó un "Comité Pro Ferrocarril", compuesto por varios notables. Algunas acciones de hecho, mucho menores que en Santa Cruz, se desarrollaron el 26 de junio de 1921 con un mitin convocado por la Federación de Estudiantes. Su preocupación se debía a que ellos asumían que el ferrocarril estaba indefinidamente postergado "*por servir a intereses regionalistas".*[64]

El problema mayor estribaba en la dificultad de definir la ruta final entre las tres alternativas que se presentaban. Una, conocida como la "Ruta Sud" pasaba por las provincias cochabambinas de Mizque, Totora, Campero y la cruceña Vallegrande, antes de arribar a la capital cruceña. Otra, la del "Centro", sustentada por el Ingeniero alemán Hans Grether, penetraba en la cuenca del río Mamoré por el ramal del río Ichilo. Finalmente, la tercera, la del "Norte", proponía un trazo radicalmente diferente, ya que postulaba la conexión entre Cochabamba y Santa Cruz se realizaría por la vía del Chapare y en conexión con las redes pluviales de la hoya chapare/securiana. Constituía a ojos vista una reproducción en escala y medios diferentes, del antiguo camino que desde las postrimerías coloniales se intentaba tender entre la ciudad de Cochabamba y los territorios de la Gobernación Militar de Moxos (hoy Beni).

La dificultad para encontrar puntos de acuerdo entre todos los interesados en la materialización de la obra era mucho más política que técnica o financiera; lo que entorpecía el consenso eran los intereses divergentes de las distintas élites, particularmente las de aquellas provincias por donde potencialmente pasaría o se omitiría una u otra ruta ferrocarrilera. La del Sur parecía favorecer más a las provincias norteñas de Santa Cruz, en detrimento de la capital cruceña y sus zonas aledañas, quienes pretendían monopolizar todo el lujo comercial que se (re)abriría hacia Cochabamba. La del Norte, en cambio introducía un vuelco fundamental en el panorama, pues afectaba a Santa Cruz en su conjunto y a las provincias centrales de Cochabamba, en beneficio de la provincia cochabambina de Sacaba y el departamento de Beni. La del Centro, por su lado, dejaba a trasmano los intereses benianos y los del Chapare.

Ahora bien, desde un punto de vista técnico y operativo, la ruta Norte constituía la más corta y la más barata pero hallaba, como veremos más adelante, resistencia en Santa Cruz. En cambio desde el plano eminentemente político, finalmente el que primaba a la hora de tomar decisiones, la más solvente era la Ruta del Centro, la misma que, como una solución de consenso, fue aprobada por Ley de 3 de abril de 1922 y mientras que el Congreso Nacional dio su aprobación el 3 de abril de l925. El *quid* de esta resolución nacía, por una parte, de que ella prometía salvaguardar bien aquellos intereses cruceños y cochabambinos que tenían un patente como antiguo, peso específico en la conformación del poder local en ambos departamentos. Por otra, no estaba

lo cruceño. Un estudio sobre la identidad de Santa Cruz de la Sierra. PIEB-UGRM-CEDURE, Santa Cruz de la Sierra, 2003).

[64] *El Republicano* (Cochabamba), 24 de junio de 1921. *Regionalista* significa aquí La Paz.

exenta una visión totalizadora del Estado boliviano que deseaba, al adoptarla, un mayor grado de integración territorial, así fuese a un costo económico relativamente mayor.

En 1927 se llamó por segunda vez -la primera realizada en 1922 no había tenido mayor eco- a propuesta internacional para el financiamiento de los primeros 200 kilómetros, aceptándose en marzo de 1928 la presentada por la empresa norteamericana Kennedy y Carey.[65] Una vez formalizado el contrato, la compañía empezó tareas entregando a servicio el primer tramo hasta el pueblo de Arani (Valle Alto cochabambino) el 17 de septiembre de 1929 y los 128 kilómetros iniciales en 1932, justo antes del inicio del conflicto bélico boliviano-paraguayo, que duro hasta junio de 1935.[66] Luego se paralizaron, hasta hoy.

Impactos ferrocarrileros. A manera de cierre

Si se mira la economía cochabambina en el período inmediatamente precedente a la Guerra del Chaco, la hallaríamos nuevamente sumida en una profunda crisis. Pongamos las cosas claras. El ferrocarril procedente de Oruro arribó a la ciudad en Junio de 1917 e inmediatamente empezó a prestar servicios. Los datos confirman que la economía regional aprovechó esta coyuntura y logró recuperar parcialmente sus mercados en el altiplano. Incluso pudo ampliar su espectro hacia algunos rubros, como las verduras, que anteriormente por su calidad perecedera no podían soportar satisfactoriamente el largo tiempo de transporte hasta el altiplano.

En 1918, el gobierno dictó una ley denominada de "Nacionalización del Alcohol", mediante la cual prohibía expresamente la elaboración de alcohol con materias primas importadas. La medida afectaba a las alcoholeras paceñas que trabajaban con bagazo peruano y, por lo menos formalmente, favorecía a las cruceñas que laboraban con materias primas locales. Sin embargo sucedió lo imprevisto, en remplazo de las materias primas prohibidas, las alcoholeras empezaron a demandar maíz cochabambino en grandes cantidades, ya que gracias al nuevo ferrocarril la operación no resultaba morosa ni complicada. A raíz de la nueva demanda los precios locales del maíz subieron progresivamente y se incrementó a la par el cultivo del centenario cereal. Entre 1918 y 1925/27 Cochabamba, por lo menos en sus tres valles centrales, gozó de cierta estabilidad y bonanza. Gracias a esta favorable combinación los problemas cochabambinos parecieron resolverse. Los productos fluían en gran escala hacia la altiplanicie minera y los precios del maíz, por efecto de la nueva demanda, sufrían una brusca elevación, tanto que mirando su efecto benéfico un comentarista de prensa se 'animó a comparar los efectos irradiadores del maíz con los que provocaba el estaño en las zonas mineras. . .

La situación de bonanza maicera y el *boom* del maíz alcoholero hallaron, casi al finalizar la década de los '20, su propio techo. Por varios factores, principalmente contrabando y competencia de maíz argentino, el promisorio mercado empezó a derrumbarse paulatinamente desde 1925, y en 1927 ya era francamente irreversible. En este último año la prensa regional anunciaba alarmada que mientras los precios declinaban unos 400.000 quintales de la

[65] *El Comercio* (Cochabamba), l7 de marzo, de 1928.
[66] *El Comercio* (Cochabamba) ,17 de septiembre de 1929.

cosecha de 1926-1927, es decir, cerca al 40% de la producción estimada de maíz, se hallaba sin colocación.[67] Por segunda vez en menos de medio siglo la agricultura cochabambina ofrecía un cuadro dramático. La crisis maicera produjo efectos notablemente similares a los observados a fines de siglo XX cuando se derrumbó el mercado del trigo: recesión, parálisis comercial, caída de la renta agrícola, imposibilidad del pago de acreencias. En su trabajo "*La crisis del maíz en Cochabamba*" la "Junta Agrícola Departamental" mencionó varias posibles causas para esta debacle. Por una parte, las sequías frecuentes y el escaso riego no permitían ampliar la producción ni elevar la productividad. Por otra, elevados fletes ferroviarios, fuertes gravámenes a la propiedad agraria, altas tasas impositivas al maíz, contrabando de alcohol peruano e importación de maíz argentino.[68] En similares términos -recogiendo el sentir de la mayoría de los terratenientes cochabambinos se pronunció el hacendado e influyente ensayista regional Octavio Salamanca.

La era del maíz como producto de exportación no retornaría más con la misma intensidad, aunque las élites se darían modos para exprimir su jugo mediante impuestos destinados a favorecer el desarrollo urbano de la capital del departamento. A la complicada situación se sumaron poco después los efectos negativos de la debacle del sector minero, emergentes del *crack* mundial de 1929. Pero aún con toda su amplitud y secuelas negativas esta crisis tenía un contenido diferente a las que sacudieron en el pasado a la región.

Seria, pues, francamente errado decir que las élites locales lucharon por bagatelas. Desde cualquier punto de vista, incluso asumiendo la gravedad de la coyuntural crisis del maíz, su situación económica y su disponibilidad para afrontar resultados adversos era ahora mejor, más amplia y consistente. Esencialmente la diferencia radicaba en que, pese a todo, Cochabamba, merced a un sistema continuo de presión frente al poder central, contaba ahora con una red de transporte mucho tupida y ágil que en las postrimerías del siglo XIX, la que le permitiría rápidamente retomar su rol central de productor y distribuidor de mercancías, en condiciones más favorables. No debe tampoco pasarse por alto, por sus efectos posteriores, el que las élites se hallaran también en mejor disponibilidad de (re)evaluar su política de modificar solamente las condiciones de circulación de las mercancías, sin paralelamente mejorar el proceso inmediato de producción o exigir vigorosamente del Estado ciertas medidas de protección arancelaria.

Desde otro punto de vista, la forzada (a veces) política ferroviaria gubernamental dejó un vacío importante, pues si bien el Ejecutivo autorizaba su construcción, entregaba su ejecución a capitalistas extranjeros. La privatización ocasionó, por consiguiente, una, situación ambigua y contradictoria. Por un lado, amplió el radio de acción regional, aumentando su capacidad de alcance del flujo de sus mercancías y de su propio imaginario geográfico. Oruro a La Paz, por ejemplo; dejaron de ser alejadas e inaccesibles regiones. Por otro lado, desgraciadamente, colocó la llave de acceso a todos estos beneficios en manos extranjeras. Cochabamba tenía un ferrocarril, pero carecía de los medios para controlarlo e influir en sus decisiones. Ninguna entidad regional poseía tuición sobre su administración, los costos de transporte, frecuencias de viaje, etc., perdiendo así un área de poder.

[67] *El Comercio* (Cochabamba), 12 de julio de 1927.
[68] *El Comercio* (Cochabamba), 29 de octubre de 1926 y 2 de diciembre de 1926.

En este campo el único espacio en el cual la élite regional mantuvo firme control, fue en el ferrocarril que vinculaba la capital con las poblaciones de Vinto (Quillacollo, Valle Alto) con Arani (Valle Bajo), pues los 78 kilómetros con que contaba habían sido financiados con aportes locales. La lógica dé este ferrocarril solo es entendible en el marco del intenso tráfico mercantil que la región conservaba en su interior a través del complejo maíz-chicha. Las obras se iniciaron en 1912 y concluyeron el año siguiente, contribuyendo a fortificar internamente a la región y mejorar las rentas de los terratenientes, en una época en que la asolaba una crisis mercantil de origen externo. Más allá de sus éxitos económicos, lo que nos enseña este pequeño ferrocarril sobre la conducta de élites locales es su voluntad de superar, por sí mismas si fuera posible, las adversas condiciones a que se vieron enfrentadas desde que otro ferrocarril les complicó las cosas en 1892.

Lamentablemente, para Cochabamba, estos esfuerzos no fueron suficientes para superar el adverso contexto externo dibujado por las políticas de libre mercado predominantes en el país, desde fines del siglo XIX. Sin embargo, el ferrocarril a Oruro constituyó la base que permitió en las décadas posteriores reconstituir la inserción regional en el mercado minero. Los agricultores y terratenientes reorientaron el uso de suelo privilegiando el cultivo de verduras, que gracias a la velocidad del tren y el transporte masivo de carga pudieron llegar frescas y oportunas a las pulperías de las empresas mineras productoras de estaño.